



XLIX Legislatura

**DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS**

Nº 588 de 2021

S/C y Carpeta Nº 1796 de 2021

Comisión de
Legislación del Trabajo
y Seguridad Social

REPRESENTANTES DE LA COMPAÑÍA DE ÓMNIBUS DE PANDO SA (COPSA)

PERSONERÍA JURÍDICA DE LAS ORGANIZACIONES DE TRABAJADORES Y EMPLEADORES

Se establece un registro que funcionará en la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 1º de setiembre de 2021

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Pedro Jisdonian.

Miembros: Señora Representante María Eugenia Roselló y señores Representantes Daniel Gerhard, Ernesto Gabriel Otero Agüero y Pablo Viana.

Delegada de Sector: Señora Representante Verónica Mato.

Invitados: Por Copsa (Compañía de Ómnibus de Pando S.A.), contador Javier Cardoso (gerente general) y doctor Jorge García Calvo (asesor jurídico).

Secretario: Señor Francisco J. Ortiz.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida a la delegación de la Compañía de Ómnibus de Pando S.A., integrada por el contador Javier Cardoso, gerente general y el doctor Jorge García Calvo, asesor jurídico.

SEÑOR CARDOSO.- Muchas gracias por recibirnos.

Vamos a aprovechar a efectuar algunas aclaraciones a raíz de la visita de nuestro sindicato, que se realizó el 23 de junio, pero antes vamos a hacer un posicionamiento general de Copsa y el sector en el transporte suburbano.

Hoy por hoy Copsa tiene alrededor de 950 funcionarios, de los cuales 359 revisten la calidad de accionistas. Somos una sociedad anónima que administra microempresas, que están conformadas por cerca de 650 microaccionistas, de los cuales trabajan 359, como dije. Este año cumplimos 91 años de existencia. Fuimos conformados en 1930 y brindamos servicio de conectividad entre Montevideo, Canelones y Maldonado.

En el área suburbana, que es en la que tenemos la problemática, desde el año 2006 se ha venido produciendo un serio desfase producto de un cambio de políticas que adoptó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, mediante las que se dejó de lado al transporte suburbano, con una política de subsidios que se empezó a implementar ese año en relación al fideicomiso del gasoil y a los estudiantes gratuitos. Eso se fue acentuando con el tiempo. En aquella época la diferencia entre los valores del transporte urbano y suburbano eran mínimas, y hoy, por ejemplo, en la zona limítrofe, pasando el límite departamental, un boleto urbano vale $ 36 -hasta el Géant o Paso Carrasco- y el nuestro valdría $ 71, salvo por una medida que llevamos a cabo en los años 2017 y 2018 cuando presentamos una propuesta para que hubiera un boleto especial.

Esa política que se empezó a implementar en 2006 llevó a que en el año 2008 se estableciera una equiparación salarial con el transporte urbano, la cual estaba supeditada a la prestación de los recursos suficientes para cubrir los costos operativos. Sin embargo, eso no se fue dando y para que tengan una idea de lo que hubo que aumentar en cuanto a los salarios en ese momento, puedo decir que había cargos que tenían una diferencia de 57**%** entre un sector y el otro. Eso llevó a que los ajustes tarifarios fueran sumamente elevados y no se fueron proporcionando los recursos, ya sea por un error de cálculo de la tarifa o por una política en la que hubo un subsidio a los boletos más alejados. Nosotros vamos a Jaureguiberry y si había una suba de 10**%**, esa zona subía un 2**%**. Eso llevó a que se produjera un desfase que empezó a afectar nuestra economía y la de todas las empresas del sector suburbano. A lo largo del tiempo, por medio de la Cámara de Empresas del Sistema de Transporte Metropolitano -Cestrame-, encargamos un trabajo a CPA Ferrere para el cual se suministró información de las empresas y del Ministerio de Transporte. Ese informe determinó que las empresas están teniendo alrededor del 30**%** menos de recaudación de lo que deberían tener. Por otro lado, todas las empresas y toda la unidad de negocios suburbana da pérdida. Hay una paramétrica que al día de hoy establece $ 72 por kilómetro y en normalidad las empresas estaban recaudando menos de $ 60, pero en aquel momento estaban recaudando $ 54. O sea que hay una brecha de $ 18, que no es utilidad, porque la utilidad prefijada son $ 8. Es decir que implicaba pérdidas.

¿Cómo han hecho las empresas para sobrevivir? Aplicando distintas metodologías. Las cuatro urbanas transfirieron fondos que perciben de la Intendencia, de los usuarios de su operativa local, hacia el sector suburbano. En el caso nuestro, como somos la más representativa, ya que cubrimos más del 40**%** del mercado suburbano, tuvimos que ampararnos en la figura del concurso y tirar el endeudamiento hacia adelante. Otras empresas se encuentran sumamente endeudadas. Así hemos recorrido este largo

camino, que empezó en el año 2006 y se agudizó sensiblemente en el año 2013 cuando empezó a decaer la cantidad de usuarios del sistema. En ese año se transportaron 75.000.000 de usurarios y en normalidad llegamos -el último dato que tenemos es del año 2019- a 56.000.000 -hubo una rebaja sensible-, manteniendo la misma oferta de servicios. O sea que disminuyó la cantidad de usuarios y se mantuvo la oferta; no hubo un acompasamiento de la oferta. Ese es otro de los problemas que se han suscitado y generan esta situación deficitaria del sector.

Entonces, independientemente de la pandemia hoy por hoy nos encontramos con una sobre oferta de servicios y una demanda de usuarios que se va acrecentando. Los datos de agosto de 2019 indican que estamos en el 70**%** de los usuarios, o sea que vemos un leve crecimiento; supimos estar en poco más de 20**%** de usuarios. Es decir que, como primer tema, tenemos una sobre oferta de servicios y como segundo tema hay una tarifa mal calculada, y es así. Eso está determinado por los estudios técnicos. No ha habido posición del Ministerio de Transporte a las apreciaciones y múltiples informes que le hemos hecho llegar. Además, tenemos un tercer factor que es el efecto de la pandemia, que lamentablemente nos tocó con el cambio de gobierno y eso no ha permitido que el Ministerio de Transporte tomara medidas correctivas en cuanto a la reestructura del sector. ¿Por qué? Porque se ha abocado cien por ciento -es mi apreciación- a la atención de la pandemia y ha dejado de lado la atención de los temas estructurales en cuanto a la reestructura del sector que lleven a hacerlo viable. Hoy los estudios técnicos dicen que el sector es inviable por la oferta de servicios, la estructura de costos y demanda y cómo están dados los subsidios, que es otro factor en el que hemos hecho hincapié incansablemente, por una distribución inequitativa de los recursos del Estado.

Hay un subsidio básico, que en realidad es un reintegro, que tiene que ver con los estudiantes gratuitos. A las empresas suburbanas le pagan el 80**%** del boleto; a las del interior el 50**%**, y a las de Montevideo el 100**%**. De los estudiantes terciarios y de institutos privados de Montevideo se complementa el 50**%** del boleto y de los del resto del país nada. De los recursos que transfiere Economía para atender el transporte de estudiantes, el 75**%** viene a Montevideo para atender un 36**%** de la población. El resto tenemos el 25**%** para atender un 64**%**. Hay una distribución inequitativa de los recursos. Eso es independiente de la pandemia; es algo endémico y viene desde hace tiempo. En el año 2018 se estableció por decreto la posibilidad de llevar al 100**%** y equiparar con Montevideo al sector suburbano en cuanto a los valores de los boletos, pero no se ha hecho.

Independientemente de eso, el sector del transporte suburbano subsidia a los pasajeros; subsidiamos enfermos; policías; discapacitados, a quienes transportamos gratuitamente; estudiantes universitarios, a los que les cobramos el 50**%**; jubilados, que dependiendo de la época se les cobra 50**%** o 70**%**, y el resto no lo cubre nadie.

Hecha esta pequeña introducción -después le voy a ceder el uso de la palabra al doctor García, porque hay un tema que es atinente a los intereses de esta Comisión, que tiene que ver con el laudo-, voy a continuar.

Decía que nos preocupa la viabilidad del sector, porque en los múltiples estudios que cité hemos demostrado a las autoridades del ministerio que no somos más ineficientes que el resto de nuestros colegas con los que competimos -ahora que tenemos los datos de todos nos podemos comparar- y desde hace unos meses hay una transparencia absoluta. El ministerio recibe por el STM toda la información de los boletos vendidos, quién viaja, quién no viaja, a dónde, cómo, cuándo, cuántos kilómetros se hacen y cuánto se recauda. Entonces, el ministerio tiene todos los datos para evaluarlos, por si no creía en nuestras declaraciones juradas. Nunca han objetado nuestros informes,

que hemos presentado desde hace varios años, y nos hemos ofrecido a intercambiar y tener un diálogo con los técnicos del ministerio, para ver a quién le asiste razón. Nosotros estamos convencidos, por la fuerza de los hechos y los datos que poseemos, que nos asiste la razón. Sin embargo, del lado del ministerio hemos encontrado una inacción total y absoluta en estos últimos dieciocho meses en relación a la toma de medidas para la solución de los problemas del sector. Esa es la conclusión.

En cuanto a los temas que plantearon los delegados de ATC, que es nuestro sindicato, en la reunión de junio pasado, queremos hacer algunas precisiones. La primera es que nosotros tenemos un tratamiento igualitario para cualquiera de los trabajadores. No interesa que revista la calidad de accionista o que haya invertido una cuotaparte en un ómnibus; cuando está desempeñando funciones tiene el mismo tratamiento que un trabajador que no lo haya hecho. Ese es el primer punto.

En cuanto a los pagos, es idéntico. Se mencionó un criterio que es equívoco, en cuanto a que se le debía licencias a unos y otros habían cobrado. Eso no es así. Por temas de escasez de recursos tuvimos que administrar los recursos de la mejor manera y los distribuimos equitativamente entre todos. ¿Qué le estamos debiendo hoy a trabajadores y accionistas que trabajan en sus unidades? Les estamos debiendo un salario vacacional complementario y la mitad del salario vacacional de junio a acá, y cuando pagamos, les pagamos a todos por igual.

El otro tema que quería aclarar es el famoso pago en cuotas. En el transporte la masa salarial es lo más importante. Antes de la equiparación del año 2008 era un 33% de los costos del sistema, ahora pasó a ser el 67%. Es decir que son volúmenes sumamente importantes. Vamos corriendo de atrás con los recursos porque hay un sistema que implica que tengamos que poner dinero para trabajar. Las empresas del sector suburbano nos endeudamos para salir a trabajar y es así; es innegable. El día 10 es la fecha de pago, pero empezamos el 9, el 10 o el 11, y al día 12 o 13 lo tenemos liquidado, porque percibimos una cifra que es el reintegro del subsidio del gasoil. Es decir que Copsa no hace una discriminación en perjuicio de ningún trabajador.

Otro asunto que se citó tiene que ver con la falta de frecuencias que los usuarios demandan. El tema de las frecuencias es bastante antiguo, porque cada uno de los que usamos el sistema queremos tener una unidad en la medida en que salimos a la calle y es mejor si nos pasa lo más cerca posible. Eso viene de tiempos inmemoriales. Lamentablemente, se aplicó un sistema de aforo, que quizás pudo haber servido en algo para la menor contaminación del covid, pero no hay elementos técnicos que fundamenten ese hecho; no existen. O sea que se castigó al sector interdepartamental permitiendo que llevara solamente el 50% de los pasajeros con respecto a la capacidad de asientos, en tanto en Montevideo o en el transporte suburbano iban todos los asientos con un tope de diez usuarios parados. ¿El virus elegía un ómnibus inter para efectuar los contagios con veinte personas y con cincuenta personas no nos contagiábamos? Esto viene a cuento de algo muy sencillo. Nosotros tenemos líneas interdepartamentales a Jaureguiberry y líneas suburbanas a Jaureguiberry. En la línea interdepartamental demoramos una hora cincuenta y debíamos llevar veinte personas; en la línea suburbana podíamos llevar cincuenta y demoramos dos horas y treinta. Por eso decía que la medida tomada no tiene fundamento técnico y en el momento en que lo plantee en la dirección general me dijeron que era el GACH -que es una entelequia- el que había dictaminado eso. El aforo fue otro elemento que incidió en que algunas personas quedaran en la calle porque cada ómnibus podía llevar solo veinte pasajeros. Por suerte eso quedó finiquitado el 21 de julio y hoy los ómnibus del sector interdepartamenatl pueden llevar todos los asientos ocupados.

Entonces, no hay falta de frecuencias. Es más, estamos monitoreando diariamente en los horarios que hay demanda para agregar servicios. Por ejemplo, ayer trasmití

información para crear quince o veinte servicios más de unidades, porque se va moviendo, aparecen nuevas necesidades y hay que cubrirlas, y como nosotros estamos en la calle nos anticipamos a los requerimientos. Es un tema trascendente, porque hemos tomado conocimiento de que llegó a esta Comisión una carta de la denominada: *"Agrupación Usuarios Copsa 712/713".* Nos llama la atención los términos expresados allí, el manejo de las redes, la escasa representatividad que tienen los eventos de corte de ruta -hemos constatado que en algunos casos se ha cortado con doce personas-, y la falta de interés de contactarse con la empresa. Ese famoso grupo -para mí es una persona que tiene algún conocido y nada más que eso-, jamás ha pedido una reunión con la empresa para trasladar las inquietudes que pueden tener. Hoy esa zona de Jaureguiberry está atendida con doce turnos diarios que hacen el servicio e ingresan a la zona, y a su vez, por la ruta, con una distancia menor a 1 kilómetro, pasan más de 71 servicios en cada sentido. O sea que no se puede decir que no tienen servicio. Además, ¿saben cuántos pasajeros llevo de promedio en cada servicio según los datos de todo el año? De catorce a dieciséis. Esa es la cantidad de usuarios y, según el censo de 2011, en esa zona que va de Guazuvirá a Jaureguiberry, hay una población de 3.900 habitantes; esa es la población que tenemos. O sea que no existen miles ni cientos ni una persona que quede sin viajar. Hay un servicio y por algo existe esa animosidad manifiesta cuyos intereses desconozco. Quizás hay algún rencor específico por algún evento o algún otro tipo de interés que desconozco. Eso ha llevado a que el propio ministerio no les dé mayor trascendencia. Quería hacer esta aclaración, porque si no nos quedamos con que dejamos usuarios en la calle. A veces sí dejan usuarios y es responsabilidad del trabajador, que deja a un pasajero a pie, que fue uno de los temas por los que colocamos las primeras cámaras de videovigilancia, que fueron instaladas por Copsa. Uno de los motivos fue controlar los pasajeros a pie. Nosotros somos el efecto sancionatorio y tomamos medidas correctivas inmediatas, porque nuestro objetivo es trasladar y no llevar un ómnibus de un lugar a otro, sino trasladar a nuestros clientes, que son los usuarios.

Asimismo, quiero hacer otra aclaración genérica, porque por parte de algunos representantes nacionales se había aseverado que Copsa había recibido subsidios específicos para salvarla. Eso es negativo; nunca existió. Para Copsa ni el Poder Ejecutivo ni la Intendencia de Canelones ni la de Maldonado pusieron un peso a fin de salvar nada. Lo que ha recibido Copsa a lo largo del tiempo es lo mismo que recibe cualquier empresa por los kilómetros realizados, que es el reintegro del fideicomiso del gasoil. Además, recibimos -creo que al igual que el resto; no tengo los datos de cuánto recibieron los colegas- las partidas de covid. O sea que nunca hubo un peso del Estado para salvar a Copsa. Lo digo porque esas apreciaciones quedan en el imaginario colectivo y no se ajustan a la realidad. Entonces, es bueno aclararlo.

Dicho esto, cedo el uso de la palabra al doctor García -después estaremos dispuestos a evacuar las dudas del caso-, a los efectos de que aclare un tema que es de preocupación e interés.

SEÑOR GARCÍA CALVO.- Agradezco la invitación.

En base a algunas manifestaciones que hicieron los trabajadores el 23 de junio cuando estuvieron aquí respecto al seguro de paro, queremos dejar bien establecido que la empresa no ha hecho un uso abusivo del seguro de paro. Por el contrario, ha aplicado la resolución 143/2020 del Ministerio de Trabajo y sus modificativas dándole cumplimiento, y todas las horas que los trabajadores de Copsa realizaron fueron abonadas correctamente. Hoy en día nosotros tenemos 48 personas en seguro de paro total y 201 personas en seguro de paro parcial, siempre dando cumplimiento a lo que nos exige la normativa.

También hay otro tema que viene a colación de lo que manifestó el contador Cardoso respecto a la situación del sector. Reitero que no solamente está el informe de CPA Ferrere, sino que fue entregado en mano a las autoridades del Ministerio de Transporte y también trajimos copia para entregar a los legisladores, a efectos de que puedan acceder al mismo. Nosotros tenemos un problema -no sé si llamarlo problema-, porque en 2008 en el sector suburbano se suscribió una equiparación con el sector urbano. ¿Qué significa eso? Que en un lapso de tiempo nos tuvimos que equiparar al laudo del sector urbano, que evidentemente era más beneficioso para los trabajadores y más gravoso para las empresas. Esa equiparación estuvo siempre condicionada en todos los laudos a la existencia, por parte del regulador, de los recursos tarifarios o extratarifarios que pudieran compensarla. Evidentemente, por lo que explicó el contador Javier Cardoso y por lo que figura en el informe, esa provisión de recursos no se produjo. Entonces, eso fue generando un importante desfase en las economías de las empresas netamente suburbanas. Digo esto porque las suburbanas, evidentemente, tienen otro tipo de subsidio. Eso les permite generar una espalda para soportar lo que no reciben en el sector netamente suburbano. ¿A qué viene esto? Esto viene a que, al día de hoy -creo que esto debería ser un insumo importante para la Comisión porque la situación en la que estamos es bastante crítica-, el sector urbano suscribió un laudo al cual se aplica un 3**%** de aumento en junio de este año y un 3**%** de aumento en diciembre. Además, el plazo del convenio es de un año.

Nosotros, en las reuniones de consejos de salarios, dijimos que no teníamos los recursos necesarios para generar el 3**%** de junio ni el 3**%** de diciembre. Hemos mantenido reuniones en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El 16 de julio de 2021 se nos manifestó que iba a haber aumento de tarifas, pero ello no significa que se genere un beneficio para las empresas. Lo digo porque, a veces, el aumento de las tarifas genera una baja en los usuarios debido a los costos. Se prometió eso y ese aumento de tarifas no existe por el momento.

También fuimos recibidos por el director nacional de Trabajo, el doctor Federico Daverede, quien nos consta que ha hecho intensas y diligentes gestiones tanto ante Economía como ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a los efectos de buscar soluciones. Sin embargo, al día de hoy, la realidad es que los recursos no están.

En el consejo de salarios se llegó a una votación. El Poder Ejecutivo, teniendo una equiparación, propuso el aumento del 3**%** en junio y del 3**%** en diciembre. Obviamente, los trabajadores lo votaron, aunque no así las empresas. Eso generó que el mes que viene tengamos que adecuar el jornal y los salarios mensuales de nuestros trabajadores con ese ajuste, pero los recursos no están. Una vez finalizada la votación se dejó bien en claro que no era un tema de mala voluntad. Si bien se destacó que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social estaba haciendo intensas gestiones, al día de hoy no están dadas las condiciones como para aplicar esos correctivos salariales.

De acá al 10, en nuestro caso -las otras empresas antes-, de no darse un subsidio o un cambio de tarifa, esto va a generar inconvenientes en el transporte y, por ende, en la población. Además de que no están dadas las condiciones para un aumento hacia el futuro, si el laudo -como se votó- empieza con un 3**%** en junio, nosotros tenemos un rezago de tres meses. Para eso tampoco existe ningún tipo de partida.

Es bueno que estén al tanto de que si bien estamos a la espera, hoy en día no hay nada. A veces, los tiempos en los organismos públicos no son los tiempos en los sectores privados. Esta es una cuestión de días.

Realmente, es un tema que nos preocupa. Esperemos que se encuentren soluciones porque, al día de hoy, no las tenemos.

SEÑOR REPRESENTANTE GERHARD.- La delegación dio un montón de información. Voy a hacer una consulta bien específica de esta Comisión. También voy a aprovechar para hacer algún otro comentario.

El 23 de junio -lo digo porque capaz que esto se modificó y ya no está vigente-, el señor Abal decía que había compañeros que estaban desde que comenzó la emergencia sanitaria -en marzo de 2020- en el seguro de paro total. Ahora se nos informó que quedaban 48 personas en el seguro de paro total. ¿Estas 48 personas están efectivamente hace más de un año en esa circunstancia o han ido rotando? Era una de las preocupaciones principales y sobre la que debíamos hacer énfasis desde esta Comisión.

Se hizo un comentario sobre la comunicación con la empresa y lo accesible que podía ser. Recuerdo que hace muchos años -como usuario de la zona de Paso Carrasco-, cuando una línea no pasaba o cuando uno tenía inquietudes sobre cuáles eran los horarios, había un teléfono para llamar en el momento. Después, eso dejó de existir. Era bastante importante contar con eso como servicio no solo para hacer la consulta genuina, sino para decir: *"Estoy acá desde hace una hora. Veo que a tal hora tenía que haber pasado y no pasó".* Más allá de que ustedes hoy tengan otras formas más eficaces o digitales, para el usuario era bien importante ser atendido por alguien de la empresa, aunque fuera simplemente como efecto anímico; lo mismo cuando un vehículo no paraba o cualquier otro tipo de emergente o malestar.

No quiero decir que no haya formas de comunicarse con la empresa. Probablemente, este grupo de usuarios -más allá de cuántos sean- cuente con mecanismos. Pero, para el que no está organizado o para algún emergente, cuando dejó de funcionar esa línea se sintió.

SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.- Suscribo esto último que se dijo sobre el tema de los usuarios. Creo que la pandemia también hizo que muchos de quienes podían hacer teletrabajo o generarse un espacio de tiempo más grande en sus casas en el este así lo comprendieron. Luego, pretendían ser usuarios con servicios que vinieran acorde a sus necesidades. Fue una explicación bien clara. Creo que con un censo de 2011, hoy en día la empresa debería gestionar otra forma de comprender la movilidad de los montevideanos y de la gente que vive en la zona metropolitana y en el este.

Creo que la empresa plantea cuestiones que son muy razonables -no son nuevas, por supuesto- que tienen que ver con la insolvencia. Esto lo ha denunciado el sindicato, pero la empresa lo ha dicho muchas veces también. Por eso nosotros pretendíamos -y ahora pretendemos, aunque fue bastante claro el representante de la empresa- saber qué tipo de subsidios existe y hacia dónde se vuelcan. De hecho, nosotros lo preguntamos a los trabajadores. ¿El subsidio está relacionado con el sueldo de los trabajadores? ¿Ese subsidio, de alguna manera, está subsanando problemas de caja de las empresas para con los sueldos o distintas deudas? Estábamos preocupados por lo que decían los trabajadores acerca de cómo se les estaban pagando los haberes. En realidad, el señor Andrés Martínez, del sindicato, nos contesta: *"En cuanto al tema de los subsidios, la empresa los recibe. Muchas veces no hemos tenido claro cómo los gestiona. Se los entregan a la empresa, pero no tenemos claro dónde los destina. La empresa cobró subsidios y nosotros seguimos cobrando nuestros haberes en cuotas y no al contado, como debería ser".* Quiere decir que está, efectivamente, ratificando lo que la empresa manifiesta, que la empresa paga los sueldos después del 10 y en cuotas por las razones que argumenta. Realmente, acá no encuentro contradicción alguna. Fue todo lo contrario: aseveró.

Con respecto al convenio firmado, con una composición social del 51- 49 -el 51 son los trabajadores asalariados-, ellos plantean que no se está respetando. Como bien dijo el

señor diputado Daniel Gerhard, esto es del 23 de junio, es decir, previo a lo que después fue el reacomodo. Ellos plantearon que había accionistas que, de las 192 horas del laudo arreglado, se pasaban las 250 horas mensuales, con trabajadores en el seguro y sin rotación.

¿Cuál es la composición social que tiene la empresa? Dijeron que era una empresa con muchos microaccionistas, y eso está clarísimo; lo sabemos. ¿Cuál es la relación que tienen? ¿Tienen algún tipo de asamblea informativa o boletín? Me refiero al relacionamiento específico con esas personas que, además de tener un interés por el trabajo y por el salario, tienen un interés por la empresa.

SEÑOR CARDOSO.- En cuanto a la consulta sobre las 48 personas que están en el seguro total actualmente, debo decir que algunas han rotado y otras están desde el inicio. Hay una explicación para ello. Nosotros tenemos un programa de análisis de productividad. Evaluamos la productividad tanto de los conductores cobradores -la población mayor de trabajadores que tenemos, con más del 60**%**- como la de los demás sectores

Vamos a poner un ejemplo sencillo. Tengo un recaudador -una persona que cuenta el dinero de las liquidaciones- que me cuenta doscientas liquidaciones, pero tengo otro que me cuenta cien durante el día. Son ejemplos que no están alejados de la realidad. Entonces, tengo uno que me cuenta ciento sesenta y otro que me cuenta setenta. Como empresario ¿qué hago? ¿Voy a mandar al seguro de paro al que me cuenta ciento sesenta y cuyo desempeño es eficiente para dar la posibilidad de trabajar al que me cuenta setenta quien, obviamente, trabaja por debajo de los rendimientos mínimos? Sería una muy mala decisión ejecutiva la mía si adoptara esa actitud. Eso lo hemos explicado. En aquellos casos en los que no hay mayor impacto en la productividad, se rotó. Sé que 48 personas es una cifra importante, pero estamos hablando dentro de un marco de casi mil empleados.

Nosotros tenemos un diálogo muy fluido con el sindicato y hemos atendido casi todos los requerimientos, salvo aquellos que por productividad no se adecuan a las necesidades de la empresa.

El otro ítem al que se hizo mención refiere a la atención telefónica. Con el correr del tiempo han ido variando las formas de comunicación y, hoy por hoy, vía web o vía *app* -con esas nuevas herramientas-, atendemos a la gente. Además, está la incidencia de la pandemia. Nosotros teníamos un *call center* con el número 17120, y había dos entradas: una para el interior. Sin embargo, con el tema de la pandemia y de la subsistencia -no debemos olvidarnos que debíamos subsistir porque en la medida que más dinero nos faltara, más difícil era pagar-, tuvimos que mandar al seguro de paro a las personas que trabajaban en el *call center*. Hoy no está operativo y estamos atendiendo las inquietudes vía web a través de un acceso para los usuarios. También disponemos de un par de teléfonos para recibir las llamadas. No es el *call center*, que trabajaba con más de sesenta líneas; creo que eran setenta y dos. Allí trabajaban cerca de dieciocho personas. Tuvimos que optar por la prestación del servicio, resintiendo algunos otros factores que hacen a su calidad. En la calle, también se resintieron los famosos reguladores para establecer las frecuencias.

Con relación a lo manifestado por el señor diputado Gabriel Otero en cuanto a la necesidad de comprender la situación de la movilidad, no le quepa duda de que la comprendemos, que nos preocupa. Pero también me preocupa que cada ómnibus, para cubrir los costos, tiene que llevar veintiocho pasajeros. Cuando llevo catorce o quince, estamos poniendo plata o estamos endeudándonos.

Hay un aspecto sustantivo que estamos tratando de llevar adelante con el ministerio para que haya una equiparación con la política o con la metodología del transporte urbano de Montevideo, en el que hay un subsidio en la tarifa. A mí me obligan a hacer servicios sociales. Si tengo que hacer un viaje a las dos de la mañana o a las tres de la mañana, es un servicio social porque voy a llevar a seis, siete u ocho personas. Es un viaje a pérdida absoluta. Entonces, debería haber una metodología para reintegrar esos costos.

Vuelvo a reiterar el tema de los subsidios porque hay una falacia importante. Los únicos subsidios que ha percibido Copsa son los del covid. Lo otro que percibimos es un reintegro del fideicomiso del boleto. Nosotros pagamos el gasoil a $ 50 y, al mes siguiente, me devuelven $ 35. No hay subsidio ninguno. Es una política que está destinada a la baja del precio del boleto.

Hay una contradicción con el trabajador. Quien hizo las declaraciones no está al tanto de todo. Sabemos que le preguntaron y que dijo: *"Sí. La empresa es viable con otra política".* No. Los años de vida y de trabajo que tengo -con la profesión que ejercí- me permiten determinar que si no hay ingresos suficientes para un servicio totalmente prefijado -tengo establecido el precio que puedo cobrar al usuario, tengo establecido el precio del combustible, tengo establecido los viajes a realizar y tengo establecido los laudos que tengo que pagar-, no funciona. ¿Saben cuál es el margen sobre el cual puedo operar? Sobre repuestos y reparaciones. ¿Sabe cuánto significa eso? Un 4% del valor de la tarifa. Sobre eso puedo incidir.

Entonces, si no hay usuarios, si tengo que cumplir con los viajes y si, además, la tarifa está mal calculada, no hay sector que pueda ser viable. ¿Qué quiero decir con esto? Que entro en contradicción -a diferencia de lo dicho por el señor diputado Gabriel Otero en cuanto a que no había contradicción- con lo que dijo el trabajador.

La primera diferencia sustantiva es que Copsa no recibe subsidios, excepto lo del covid; nunca los recibió. Lo mencioné en la exposición inicial y lo vuelvo a reiterar ahora. La segunda es que así el sector es inviable. El sector carece de viabilidad si no se adoptan las medidas que ya hemos dicho hasta el cansancio al ministerio: racionalización, sistema tarifario y subsidios. Ahí está el menú. Se mezcla como quiere y se saca el resultado final.

En relación a que había accionistas que hacían 250 horas, es falso; esa información es falsa. De pronto, hay un accionista que hace veinticinco o veintiséis días, y eso se puede dar. Se dio un caso de un accionista. Cuando vi la declaración me llamó poderosamente la atención porque tenemos una buena distribución. Nos preocupamos con el doctor Jorge García que haya la mejor distribución posible y avanzamos en eso para que todos puedan trabajar. Por lo menos, sacamos una carga al Estado. Vemos con alegría que haya una mayor demanda de los usuarios porque eso nos permite poner servicios. Cada vez que ponemos un servicio el trabajador puede trabajar más. Sin embargo, debemos hacerlo con racionalidad. Si no, no cobra nadie. No es cierto que hubiese trabajadores a los que pagamos 250 horas.

Por último, en cuanto al relacionamiento con los accionistas, nosotros tenemos una comisión de propietarios; así le llamamos. Se trata de delegados electos en cada una de las puntas. Nosotros llamamos puntas a los lugares donde paramos: Santa Lucía, Progreso, Pinar, Montevideo, Pando, Parque del Plata. En cada uno de esos lugares se elige un delegado -por decirlo de alguna manera- y se conforma una comisión que hoy tiene ocho representantes accionistas. Nos reunimos casi semanalmente -o cada quince días- para recibir las inquietudes de los accionistas y, a su vez, les trasmitimos en qué situación se encuentra la empresa. Eso, independientemente de los aspectos formales

establecidos para la sociedad anónima, que son las asambleas, donde se presentan los balances, etcétera.

SEÑOR GARCÍA CALVO.- Quiero hacer dos puntualizaciones cortitas. Una, está relacionada con los subsidios a los que hacía mención el señor diputado Gabriel Otero. Sobre ese aspecto hay que destacar las inequidades -una vez más- que hay entre el sector urbano y el suburbano. ¿A qué voy con esto? El director nacional de Transporte, en cuanto a los perjuicios generados por la pandemia, los ha llamado heridas de guerra. A través de los subsidios, esas heridas de guerra se estarían subsanando.

Para que ustedes vean el diferente tratamiento entre un sector y otro, debo decir que parece que unos ómnibus tuviesen covid y que otros no, cuando hoy en día el transporte urbano en forma inexplicable pasa las fronteras del departamento y llega a Las Piedras y a otras zonas de gran influencia dentro de Canelones. Por ejemplo, en junio de este año, el sector urbano recibió $ 500.000.000 en subsidios. De esos $ 500.000.000, $ 250.000.000 fueron proporcionados por la intendencia y $ 250.000.000 por el gobierno central a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ahora, para julio y agosto van a recibir $ 160.000.000 más: $ 80.000.000 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y $ 80.000.000 de la intendencia. ¿Saben cuánto recibió el transporte suburbano por todo el semestre? $ 140.000.000. ¿Cuál es la explicación? No hay. Se preguntó al director nacional de Transporte por qué se generaba eso. La respuesta siempre fue el GACH.

Entonces, hay inequidades entre un sector y otro, y habría que buscar por qué sucede. Hablo de inequidades que no tienen ningún justificativo. Hoy, los ómnibus estamos haciendo prácticamente los mismos servicios. Hay inequidad porque se pasa la frontera con un boleto mucho más barato. Sin embargo, cuando entro a Montevideo no puedo vender al mismo valor del urbano. Si lo pudiera hacer, sería algo más homogéneo; lamentablemente no se da

Entonces, si hablamos de subsidios y de diferencias, las hay y muy importantes.

En cuanto al punto respecto al seguro de paro y a los accionistas -la consulta sobre las 250 horas-, lejos está que un accionista haya hecho 250 horas en un mes. Lo que hicieron los accionistas fue recibir el seguro de paro trabajando, por llamarlo de alguna manera. Como microempresas no tienen derecho al seguro de paro. Entonces, lo que se les dio fue la posibilidad de trabajar y, de esa manera, poder generar un ingreso, ingreso que los trabajadores tenían sin estar trabajando.

Ese fue el diferente tratamiento que se hizo entre un accionista y un trabajador.

SEÑOR REPRESENTANTE OTERO AGÜERO.- Sin ánimo de interrumpir, tengo que darme la tercera dosis de la Pfizer en quince minutos. Me doy absolutamente por contestadas las cuestiones.

Lo saludo, pero me tengo que retirar, porque no puedo perder el turno.

(Se retira de sala el señor representante Otero Agüero)

SEÑOR CARDOSO.- Quiero hacer una apreciación a las cifras que había manejado el doctor García. El suburbano, en lugar de $ 140.000.000 recibió $ 152.000.000. Quería aclarar ese detalle.

Si no hay más preguntas, quisiera agradecer el recibimiento. Estamos a las órdenes. Vamos a dejar un resumen del informe de la consultora sobre el sector, en el que se detalla la problemática del sector para que, si tienen tiempo, lo vean.

Quedamos a las órdenes, como siempre.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias por la comparecencia. Nosotros nos vamos a quedar con el material. Vamos a conversar entre nosotros para después trasladar la información a dónde creamos que sea conveniente. Compartimos la preocupación, por supuesto, por mejorar el servicio y por la viabilidad de la empresa.

Está claro que lamentablemente todos los sectores han sido golpeados con esta pandemia. Nosotros podemos entender también la inquietud y el descontento que puede haber generado alguna decisión que se haya tomado por parte del Poder Ejecutivo. Está claro que muchas veces el interés personal o particular de cada uno puede llevar a tener diferencias con el general. Nosotros, lejos de querer polemizar ni mucho menos, entendemos también que es importante destacar lo que fue la actividad del GACH y todo lo que se trabajó por el tema sanitario. Quizás, pueda haber algún punto de vista distinto, pero fue muy importante para la salud de los uruguayos, y los números que por suerte y por el trabajo de todos, hemos logrado a diferencia de muchos otros países.

Como les dije, agradecemos nuevamente la presencia. Vamos a trabajar el material que nos dejaron y seguimos en comunicación, y por supuesto las puertas de esta Comisión siempre están abiertas para plantear las inquietudes.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de los representantes de la empresa Copsa)

(Ingresa a sala la señora representante Verónica Mato)

(Diálogos)

——Luego de deliberar con los integrantes de la Comisión vamos a solicitar a la Secretaría que envíe esta versión taquigráfica a ATC, que es la Asociación de Trabajadores de Copsa, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a la Dirección de Transporte de la Intendencia de Montevideo, de la Intendencia de Canelones y de la Intendencia de Maldonado, a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, al grupo de usuarios de Copsa y al Ministerio de Economía y Finanzas.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

——Se pasa a considerar el asunto que figura en tercer término del orden del día: *"PERSONERÍA JURÍDICA DE LAS ORGANIZACIONES DE TRABAJADORES Y EMPLEADORES. Se establece un registro que funcionará en la órbita del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social".* (C/1796/21).

(Diálogos)

—Luego de deliberar entre los miembros de esta Comisión decidimos convocar a una delegación del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y del PIT-CNT para que nos trasladen sus puntos de vista referentes a este proyecto.

No habiendo más asuntos que considerar, se levanta la reunión.

≠